



c

-9

ATENEO DE MADRID

NAVEGACIONES

Y

DESCUBRIMIENTOS DE LOS PORTUGUESES

ANTERIORES AL VIAJE DE COLON

CONFERENCIA

DEL

SR. D. J. P. OLIVEIRA MARTINS

leída el día 24 de Febrero de 1892



MADRID
ESTABLECIMIENTO TIPOGRÁFICO «SUCESORES DE RIVADENEYRA»
IMPRESORES DE LA REAL CASA
Paseo de San Vicente, 20

1892

NAVEGACIONES Y DESCUBRIMIENTOS DE LOS PORTUGUESES

ANTERIORES AL VIAJE DE COLÓN.

ATENEO DE MADRID

NAVEGACIONES

Y

DESCUBRIMIENTOS DE LOS PORTUGUESES

ANTERIORES AL VIAJE DE COLON

CONFERENCIA

DEL

SR. D. J. P. OLIVEIRA MARTINS

leída el día 24 de Febrero de 1892



MADRID
ESTABLECIMIENTO TIPOGRÁFICO «SUCESORES DE RIVADENEYRA»
IMPRESORES DE LA REAL CASA
Paseo de San Vicente, 20

1892

Señores:

De todo corazón agradezco la honra que el Ateneo me dispensa eligiéndome para narrar á esta Asamblea ilustre lo que fueron las navegaciones portuguesas anteriores al viaje de Colón. Quiso el destino que Portugal rehusase los ofrecimientos y resistiese á las tentaciones del gran navegante que dió á Castilla las Américas ¿quién sabe? para que en esas propias Américas, simultáneamente labradas por nosotros, estos dos pueblos hermanos apareciesen también vecinos y también hermanados por los vínculos luminosos que los enlazan sobre los pedestales de la Historia.

Cuando se observa, señores, el contorno de la Península hispana delineando un cuadrado casi perfecto, y en ese cuadrado la zona portuguesa que bordea, aunque incompletamente, la faz occidental, desde luego se comprende cómo los pueblos de la España, separados en varios reinos, que al fin vinieron á fijarse en dos, representan en el mundo uno solo é igual pensamiento, una sola y soberana acción.

Ese pensamiento y acción se realizaron en los descubrimientos ultramarinos, que también estaban indicados como destino á las naciones poseedoras de la Península extrema del occidente europeo. Cualquiera que fuese el carácter psicológico de esos pueblos, el hecho físico de su localización litoral, determinaría la naturaleza de su papel histórico. Así es que vemos á los

frisios y á los jutes, ramos de la familia germánica, tan diversa por temperamento de la española, concurrir con ella en la exploración ultramarina, por lo mismo que también les fué destinado en Europa un lugar litoral sobre el mar del Norte.

Pero si la fuerza de las cosas así impelía á las naciones peninsulares, no por eso cada una dejaba de colaborar en la obra común con sus dotes y cualidades peculiares. Mientras el castellano iniciaba de un golpe su empresa, rasgando de parte á parte el Océano en esa aventura genial de hace cuatro siglos, nosotros los portugueses íbamos pausada y pacientemente á lo largo de las costas africanas ó de isla en isla, en ese propio mar que Colón surcó como un rayo, caminando paso á paso, avanzando siempre, con una audacia tan perseverante como prudente.

Un mismo destino, un mismo norte, una única ambición nos movía, no obstante, á ambos: era la India. Y cuando cada una de las naciones peninsulares halló sus Indias, el carácter del dominio, la naturaleza de la ocupación y las fisonomías de los héroes de ambos países, siempre iguales en el espíritu proselítico, siempre idénticos en la acción dominadora, encuentran, sin embargo, fórmulas diversas con que se acentúan de un modo imposible de confundir.

Y todavía, de cualquier forma, con la candidez y con la audacia, con férrea violencia, y con tenacidad de bronce, con el amor y con el imperio; cada cual con sus dotes propios, caminábamos ambos á un destino común, colaborando en una idéntica empresa, coronándonos recíprocamente con una aureola de gloria que marcará en todo y siempre, mientras haya memoria de hombres, nuestros pasos por el teatro infinito de los siglos.

I.

Señores: Ya nadie hoy se atreve á suponer que hechos tan considerables como fueron las navegaciones portuguesas de los siglos XIV y XV pudiesen brotar abruptamente de los planes y del genio de un hombre, aunque ese hombre fuese, como fué,

grandemente heroico el infante D. Enrique. La señal de los héroes es la intuición con que sienten y perciben pulsear el alma de un pueblo, y encarnándola en sí, se vuelven como símbolo nacional. Por tal motivo, mucho tiempo pasaron por creadores.

No es así. El viejo aforismo *ex nihilo nihil*, en punto alguno se demuestra más exacto que en éste; y así es que, antes de acercarnos nosotros á la figura grandiosa del infante D. Enrique, hemos de estudiar con minuciosa paciencia el desenvolvimiento colectivo y obscuro de los elementos con que pudo y supo levantar el edificio de gloria suma de toda la España, porque fué de ese nido de águilas plantado en Sagres que salieron todos, absolutamente todos los navegantes peninsulares.

En los períodos crueles de casi completa anarquía y de un decaimiento universal de las fuerzas y de la riqueza de la España romana, sus costas y sus puertos eran constantemente asolados por los piratas que en el mar repetían los robos de la gente de armas en tierra. Los vikings normandos descendían de los mares del Norte y venían á rodear España, siendo el terror constante de la playa galaico-lusitana. Pasando más allá é internándose por el mar del Calpe en el Mediterráneo, iban hasta la región del Pirineo austral, á establecer allí ese estado efímero, cuya historia Dozy sacó de las crónicas árabes.

Á los normandos se unieron los árabes vecinos, desde que, á partir del siglo VIII, la espada victoriosa de Alfonso I expulsó á los moros para el sur del Vouga, y claro es que en tales condiciones, ni la pesca, ni el cabotaje, esos dos primeros rudimentos de la navegación, podían medrar. Es lícito afirmar sin recelo que, tomando este momento como punto de partida, asistimos al primitivo desarrollo del movimiento que nos ha de dar como expansión culminante, los viajes épicos de Colón, de Gama y de Magalhães.

El primer momento de la reacción, la primera *simiente*, la vemos cuando, reconquistada la Galicia y con ella Oporto, el Obispo de Compostela, Diego Gelmires, inicia la organización de fuerzas navales que resistan á la piratería de los moros, asoladora en toda la costa, desde Sevilla hasta Coimbra, *ab Hispali usque ad Cohimbriam*, como dice la *Historia Compostelana*. El obispo Gelmires contrató genoveses, porque los

italianos ejercían en esas épocas el papel que en la antigüedad los griegos y los fenicios habían tenido. Eran los hombres de mar, conocedores de sus secretos, domadores de sus caprichos. Eran los pilotos que habían, á través del Mediterráneo, llevado á buen puerto la primera cruzada en el año de 1096. Eran, como la crónica dice, *optimi navium artifices*, *nautæque peritissimi:* eran los primeros marineros y constructores navales.

Efectuada la separación de Portugal, consumada la conquista de la línea del Tajo, y después del Sado, con la toma de Lisboa y de Alcacer, la nueva monarquía portuguesa, desde sus primeros momentos, reconoce que, habiéndola cabido en el reparto la zona litoral del occidente hasta el Algarve, esto es, hasta donde esa zona termina, su fuerza, su destino y la primera urgencia era poseer una marina, no para defensa solamente, como la del Obispo de Compostela, sino también para consumar la reconquista en la parte meridional del reino. Así el destino necesario del pueblo portugués se acentuaba pronto en las condiciones de su emancipación política, al mismo tiempo que las Cruzadas, restableciendo la navegación internacional de los mares del Norte hacia el Mediterráneo, y viceversa, mostraban la importancia excepcional de los dos grandes puertos de la costa portuguesa: Oporto y Lisboa.

Vese, pues, señores, que aunque no hubiese aún marina militar organizada; aunque los cruzados y sus armadas fuesen nuestros auxiliares constantes, ya también por mar se iba repitiendo la lucha duramente peleada en tierra. ¿Y cómo podría suceder esto, si no hubiese ya en las ciudades y villas marítimas una población activa y barcos numerosos? Los había, y ya en frente de la costa lusitana los pescadores singlaban en el mar, y ya las comunicaciones entre los varios puertos eran frecuentes. En Oporto pescaban la ballena, que aun entonces habitaba nuestros mares; en el Algarve pescaban el coral, y el atún en armazones de almadrabas construídas por maestros sicilianos y genoveses. Estas pesquerías de Lagos fueron el principal vivero donde, un siglo después, el infante D. Enrique reclutó el personal de sus expediciones.

Era natural, por tanto, que los reyes de nuestra primera dinastía quisiesen consolidar en el mar una fuerza que ya enton-

ces, después de consumada la reconquista, era completa en tierra. Había colonias de pescadores y marineros, había barcos, había mar; pero faltaba quien en ese mar supiese navegar y combatir, y quien supiese construir navíos.

Para la defensa y colonización de la tierra habían los reyes multiplicado las donaciones á naturales y extranjeros, llamando las órdenes monásticas militares internacionales y repitiendo los señoríos hereditarios. Pero el mar no había quien lo defendiese y explorase; y la idea de repetir sobre él lo que se practicaba sobre la tierra, debía ocurrir obviamente. Había que conceder la frontera del Océano.

Fué lo que se hizo, en tiempo del rey D. Diniz, contratando el almirantazgo, como entonces se decía á la moda árabe, con el genovés Pessaña. Dos siglos después, el Rey de Portugal, repetía lo que hiciera el Obispo de Compostela, Gelmires.

Y así como á la sombra de las ya remotas medidas defensivas vimos nacer y crecer la vida del litoral, así ahora vemos esparcirse rápidamente las navegaciones. Hay ya en Oporto un comercio activo con la Flandes; ya se envía sal á Francia. Celébrase el tratado que Lisboa y Oporto pactan, por cincuenta años, con Eduardo III de Inglaterra para la pesca en los mares de los dos países. Se mandan plantar las dunas de la costa, creándose el vasto pinar de Leiria, aun hoy propiedad nacional, para abastecer los arsenales ó *taracenas* establecidas, tanto en Lisboa, como en Oporto.

Y entre las varias empresas navales de estos tiempos hay una que muy especialmente llama nuestra atención. Es la que por dos veces, en los tiempos del rey Alfonso IV, se extendió en el mar hacia el Sur en demanda de las Canarias. Es este el primer viaje de descubrimiento, si es que acaso el conocimiento de la existencia de las Canarias alguna vez se llegó á obscurecer del todo. Sabemos de esa expedición, ó por lo menos de su proyecto, por la carta del Rey de Portugal á Clemente VI.

Y para concluir esta primera parte de nuestro discurso, ya que asistimos al desenvolvimiento embrionario de la marina portuguesa, réstanos ver ahora lo que era Portugal marítimo en la época inmediatamente anterior al período de las navegaciones.

Por los datos conocidos del tiempo del rey D. Fernando, el tráfico marítimo de Lisboa no debía bajar de 250 á 300 mil toneladas. Era ya un gran puerto comercial. Era ya una gran ciudad de muchas y desvariadas gentes, como dice Fernán Lopes. Había allí *estantes* y residentes de varias tierras y casas comerciales de multiplicadas naciones: genoveses, lombardos, aragoneses, mallorquines, milaneses, corsos, vizcaínos, disfrutando privilegios y exenciones de que los reyes no eran avaros. Los navíos iban y venían de Lisboa á Inglaterra, á Italia, cruzando por el mar del Norte y por el Mediterráneo, llevando los productos agrícolas nacionales y trayendo tejidos y manufacturas.

Ahora bien; cuando nosotros pensamos, señores, en los horizontes nuevos que, por un lado las Cruzadas, por otro y principalmente el contacto íntimo con los moros, en la larga epopeya de la reconquista, abrieron al instinto del comercio; cuando sabemos cómo los árabes habían llenado la España de ricos productos del Oriente, y que el lujo de las cortes moriscas de Sevilla y Granada era imitado en las cristianas; cuando observamos el pensamiento definido de fomentar el comercio marítimo, y cuando asistimos á la creación de la marina nacional, no podemos dejar de ver en todo esto los impulsos aun indefinidos, aun inconscientes, para un destino que está próximo á florecer nítidamente en el espíritu heroico del infante D. Enrique, encarnación del alma portuguesa.

Es de fines del siglo XIV la legislación naval del rey D. Fernando, cuerpo en el que encontramos punto por punto instituciones á que hoy vuelven las naciones que están al frente de la marina del mundo: tanto es verdadero el dicho salomónico, al que es menester aumentar que la razón crítica nada descubre que la espontaneidad plástica del instinto no tuviese anteriormente adivinado.

La legislación del rey D. Fernando incluye la franquicia del abanderamiento, para sustituir, á los textos de las viejas crónicas, los términos de los presentes días. Instituye los premios de construcción y navegación, siempre que los navíos obedezcan á ciertas reglas que permitan armarlos en guerra, evitando así al Tesoro el onus y á la nación el peligro de los fletes de navíos

extranjeros. Crea la estadística naval y la inspección técnica, para evitar las averías y naufragios. Establece, por último, en Lisboa y Oporto, dos Bolsas marítimas, ó asociaciones de armadores, que funcionan como sociedades de seguros mutuos.

Yo querría, señores, exponer al detalle los rasgos particulares de esta legislación fernandina, ya porque su influencia en los destinos ulteriores de la nación es indudablemente enorme; ya porque, exponiéndolos, se vería cuánto la Historia se repite y cómo las instituciones á las que los pueblos marítimos de hoy van á buscar amparo y protección, son exactamente idénticas á las que en el siglo XIV dieron á la marina portuguesa el vigor necesario para emprender sus grandes hazañas. No me permite, no obstante, el tiempo, ni el lugar, entrar en los pormenores de leyes de las que apenas expuse el pensamiento sumario.

Sí, los Reyes eran banqueros y legisladores fecundos en sentido proteccionista; eran más todavía. Eran, á la manera de los príncipes italianos, comerciantes, reservando para sí propios la exclusiva de ciertos géneros.

Y, por otro lado, los armadores estaban obligados á equipar en guerra sus navíos cuando el provecho común así lo reclamase. De la misma forma que los contingentes de los concejos y las mesnadas de los hidalgos tenían que ir á la hueste ó llamada, cuando, declarada una guerra, el rey los convocaba: así también las flotas de los armadores tenían que acudir al llamamiento del soberano en la hora del peligro. Y, armados en guerra, las presas que hiciesen eran repartidas entre la Corona y los armadores.

Ahora bien: así como vimos, en la franca expansión del comercio marítimo, la determinación aun indefinida del destino reservado á los portugueses, así también hemos de ver, en los perfiles que acabamos de observar, el rudimento de algunas de las formas que nuestra exploración colonial adquirirá. La exclusiva de ciertos géneros con que en el siglo XIV los reyes negocian, transfórmase en los monopolios posteriores; y el sistema del armamento en corso y del reparto de presas será, en un porvenir que ya sale fuera de los límites de mi estudio, el tipo del dominio y saqueo de los mares de la India por la caza de las embarcaciones de los moros.

Llegamos, señores, al momento crítico de definirse, en el pensamiento del infante D. Enrique, el destino de la nación portuguesa. Ese pensamiento, como acabamos de ver en este largo y obscuro camino, no podría formularse si no le precediese la construcción natural y espontánea de una fuerza deducida de las condiciones geográficas. Esa fuerza es la marina, comerciante y combatiente.

Atemperada la nación en la dura crisis con que fundó su dinastía de Avis, sanadas rápidamente las heridas profundas, Portugal aparece triunfante, batiendo á las puertas del Mediterráneo con la mayor escuadra que aun España viera para efectuar la conquista de Ceuta.

Alea jacta est: la suerte está lanzada, el destino de la nación está definido. Subiendo á los muros de Ceuta el infante D. Enrique

..... con sola su rodela
y una espada, enarboló
las quinas en sus almenas.

De lo alto de esas almenas extiéndesele la vista hacia el mar de un lado, hacia la vastedad inmensa de las tierras que el Atlas, del otro, esconde. Hállase entre dos interrogaciones infinitas; dos páramos lejanos, sobre los que lanza el largo vuelo de su pensamiento: Uno es el mar tenebroso de los árabes; otro el Preste Juan de las Indias.

II.

Volvió de Ceuta el Infante con informes más abundantes y exactos acerca de esa Etiopía, en los confines de la cual habitaba el Preste, señor de las Indias. ¡No dudaba que desde Marruecos se pudiese llegar hasta allí! Supo cómo las caravanas de Túnez iban á Timbocotu y á Cantor en la Gambia.

Volvió de Ceuta con la idea firme de conquistar Marruecos por la fuerza de las armas, y el mar vencerlo por la fuerza de embestidas audaces y pacientes. Era un hombre tenaz, reser-

vado, místico. El Rey, su padre, le dió después de Ceuta el ducado de Vizeu y el maestrazgo de la Orden de Cristo; disponía, por tanto, de rentas propias para llevar adelante su lucha con el mar. Al Rey cabía no desmayar en la campaña contra Marruecos.

Fué á instalarse en un punto extremo de la costa occidental, junto al cabo de San Vicente. Era el lugar adecuado por ser el más próximo de esa costa africana, para la que se volvió su esperanza. El establecimiento de Sagres no tuvo signimento; pues Lagos en el Algarve, donde había mejor puerto y un centro de marineros versados en la pesca, se tornó de hecho el centro de nuestras primeras navegaciones, para después ceder el lugar á Lisboa, cuando, al expirar el siglo XV, estaban trazados los grandes viajes. El establecimiento de Sagres, hasta por no vencer, fué, no obstate, señores, como la cuna de los que tuvieron en Lisboa su trono: ahí se amamantaron todos, absolutamente todos los navegantes, y no sólo los nuestros, porque también vuestro gran Colón vino prisionero á aprender en la escuela portuguesa, conforme veremos luego.

Persiguiendo su empeño, el Infante, señores, iba nuevamente á pedir auxilio á los marineros mediterráneos. Su pensamiento no es ya crear la pesca ni el cabotaje; su idea no es aumentar la fuerza de las escuadras; y si en la población marinera tiene el instrumento adecuado para la realización de sus designios, ve faltarle un elemento indispensable para los viajes singulares de descubrimientos. Necesita hombres que sepan los secretos del arte de la navegación, y sólo el Mediterráneo se los puede dar.

Se propuso aplicar á la vastedad del Atlántico los procedimientos náuticos usados por los italianos, catalanes y baleares en el Mediterráneo, y así hizo venir á Sagres al cartógrafo Jaime, de Mallorca, hombre, al decir de los cronistas, y es de creer, muy docto en el arte de navegar y en el de *diseñar* cartas y construir instrumentos náuticos. También por esto en la casa del Infante, como su caballero, vemos como primer descubridor al genovés Palestrello ó Perestrello, el que fué suegro de Colón, otro hijo de Génova igualmente. ¿No hay razón para decir que los pilotos mediterráneos de Pisa, de Génova, de Venecia, de Barcelona y de Mallorca, fueron los instrumentos de

que se valió nuestra idea, tanto á portugueses como á castellanos, para realizar la gran obra de los descubrimientos?

Veamos ahora de qué navíos disponían estos nuevos argonautas. Además de la galera de remos, tipo de navío de guerra, heredado de la antigüedad y que duró mientras la artillería no vino á revolucionar completamente la marina militar; teníamos en la clase de navios redondos, navegando exclusivamente á vela, naves de una capacidad considerable y que se usaban como transportes.

Si el primer tipo de navíos, el de galeras, no servía para los viajes de descubrimientos por las numerosas guarniciones que reclamaba el empleo de los remos, el tipo de las naves tampoco servía por ser pesadas, boyantes, almacenes flotantes á la merced de los caprichos del tiempo, sin el nervio y ductilidad indispensables para viajes de aventuras. Era necesario un navío que fuese como el caballo de los árabes, vivo, rápido, inteligente, dócil y sobrio.

Ese tipo de navío era la carabela que navegaba á vela, y en ocasiones, á remo; barco leve y resistente de que aun resta la imagen en las falúas con dos velas latinas que navegan en el Tajo. Más fina, más rápida, más obediente á la maniobra que las naves boyantes, la carabela era la gaviota de los bandos alados que salieron de las costas portuguesas pairando sobre el mar. Ligera y dócil, insinuaba su vuelo por todas las revueltas de las costas, rozaba levemente por las playas y partía á lo largo batiendo las alas, huyendo rápida como una saeta.

Cadamosto, el veneciano que estuvo á nuestro servicio y cabalgó por los mares de Africa en uno de esos corceles alados, celebra sus cualidades: *sendo le caravelle di Portugallo i migliori navigli che vadano sopra il mare di vella.*

En una de estas carabelas, con las cartas diseñadas por mestre Jaime, el mallorquino, con el astrolabio y con la brújula de los pilotos mediterráneos, salió el genovés Palestrello ó Perestrello, caballero de la casa del Infante, en demanda del Cabo Bojador, que en el Atlas catalán de 1375 figuraba con el nombre de Bugeder. Fué el primer viaje. El destino era el Sur, pero el temporal arrojó el navío contra una isla desierta, á la que el navegante puso por nombre Puerto Santo. Así aparecía de las ondas

la primera de las islas portuguesas del Atlántico, para servir, medio siglo más tarde, de estación preparatoria á Colón en sus reflexiones reveladoras del rumbo del Oeste.

Volviendo Perestrello con la nueva, regresó al año siguiente con dos compañeros, ya investido de capitán en el descubrimiento; y de Puerto Santo, sospechando en una niebla permanente la existencia de tierra, se descubrió la Madera, de que algunos quieren que ya hubiese noticia bajo el nombre de *ínsula del Legname*. Junto á la de Madera viéronse las Desiertas, y así el primer archipiélago atlántico surgió del mar.

Separándonos ahora del orden cronológico, diremos lo que basta acerca del segundo: las Azores. En medio queda el descubrimiento de la costa africana, de que trataremos después por la forma más conveniente al encadenamiento de nuestras ideas.

Gonzalo Velho partió al descubrimiento, ó tal vez á la busca de otras islas que rezaban los mapas y tradiciones antiguas, y, con efecto, halló unos islotes ásperos que denominó Hormigas. Sin desanimar, volvió en el año siguiente y encontró Santa María. De allí sale á la vista la isla principal del archipiélago, la que el infante D. Pedro dió el nombre de San Miguel, que era el Santo de su guarda. Estaba adquirido el segundo archipiélago, porque el descubrimiento de las demás islas siguió con pequeños intervalos, y no podía dejar de ser así por la proximidad en que se encuentran.

Quería D. Enrique echar mano del tercer archipiélago, el de las Canarias, ya visitadas y descubiertas, ya ocupadas por los normandos de Juan de Bettencourt. Insistió por esa empresa con el Rey su padre D. Juan I, que no consintió para evitar complicaciones con Castilla; insistió con el Regente su hermano, que al fin accedió; pero las circunstancias no permitieron la realización del plan.

En los dos archipiélagos, sin embargo, que quedaban á Portugal, el Infante encontraba terrenos desiertos, climas benignos, naturaleza fertilísima. El mismo espíritu inventivo y asimilador que aplicó á la navegación lo aplicó también á la colonización de esas tierras nuevas. Iba al arsenal de la legislación ya histórica, pues el Derecho romano podía decirse restaurado, y sa-

caba de allí las donaciones señoriales con que en tiempos ya remotos muchos de los desiertos metropolitanos habían sido poblados. Iba á la tradición, y así como los antiguos reyes habían multiplicado las donaciones á extranjeros, así él promovía también la inmigración, mandando venir colonos, principalmente de Flandes, donde sobre el trono borgoñés de Felipe el Bueno se sentaba una hermana suya.

Por otro lado, en la Madera, Cadamosto, visitándola veintiséis años después del descubrimiento, hallaba ya cuatro poblaciones con ochocientos habitantes, de los cuales cien de á caballo. La caña de azúcar y la viña que el Infante mandó plantar, se daban allí admirablemente. La Madera ya producía cuatrocientos cántaros venecianos de azúcar, y los productos de sus matas eran explotados, permitiendo la construcción de navíos de gavia donde antes sólo se hacían carabelas y barcos menores.

Y ahora que la obra de los portugueses está terminada en el Atlántico occidental, es tiempo de que volvamos á África, de donde nos apartó este episodio.

III.

El descubrimiento de la costa occidental africana puede, señores, dividirse en tres períodos sucesivos de casi igual duración: el primero, de 1.420 á 40, veinte años; el segundo, otros veinte, que terminan en 60; el tercero, finalmente, veinticinco años, acabando con el viaje de Diego Cam.

El primero comienza por trece años de tentativas obscuras é infecundas, en las que las carabelas del Infante iban de Sagres á África, y volvían sin resultado apreciable. Muchos reían y algunos lamentaban que D. Enrique así desperdiciase los rendimientos de su casa. Al fin, Gil Eannes consiguió doblar el cabo Bojador, descendiendo la costa hasta Angra de los Ruivos. Se vió que el mundo no acababa aún, y Baldaya, volviendo, bajó un poco más todavía, y trajo al Algarve los despojos de las lu-

chas que tuvo con los indígenas. Se vió, pues, también que la tierra, no sólo continuaba, sino que era habitada.

El desastre de Tánger, ocurrido entonces, malograda empresa con que el infante D. Enrique quería proseguir su plan de conquista en Marruecos, en vez de abatir su ánimo, le exacerbó para el descubrimiento de los mares australes.

Repite con insistencia mayor los viajes, insiste casi con furia en los propósitos; cabe decir que, sacando energía de sus propios dolores que le afligían el ánimo, dilacerado por el holocausto de los hermanos inmolados en el altar de su designio. Paso á paso los navegantes bajan la costa hasta reconocer el famoso río del Oro divisado por los navegantes catalanes del siglo XIV. Son Antonio Gonzalves y Nuno Tristão los que en el año 40 fueron hasta el puerto de Caballero, y de allí trajeron los primeros cautivos, para en el viaje siguiente abarcar el río de Oro y traer á Portugal las primeras parcelas del metal divino que arrebataba después la imaginación de Colón.

Ya los maldicientes no desdeñaban ni escarnecían. Comparaban el Infante á Alejandro, y, con efecto, nuestro héroe caminaba por el derrotero de las Indias.

Y sí, como estratégico, los tiempos vinieron á demostrar el acierto de sus maniobras, la imaginación creadora mostrábale con igual certeza las líneas de las nuevas instituciones que era menester crear para el caso, absolutamente sin precedentes, de tierras surgidas de los arcanos de lo desconocido.

Era necesario constituir un derecho de ocupación y posesión en esos parajes; y el Infante, que en las tierras vagas de las islas atlánticas *res nullius*, aplicaba el derecho casi feudal de la tradición portuguesa, apelaba ahora al Papa, que por virtud de su majestad católica pretendía heredar del imperio antiguo la soberanía en todos los reinos. Eugenio IV respondió á la Embajada del Infante con las bulas, concediendo á la Corona portuguesa el dominio sobre las tierras descubiertas, repartiéndose con la Orden de Cristo los rendimientos eclesiásticos de ellas. ¿No eran los descubrimientos una forma nueva de conquista? ¿No eran estas empresas una continuación de las Cruzadas?

Constituída una base para la soberanía, era necesario hallar una forma para la explotación; y la halló el genio inventivo del

Infante, ampliando el tipo ya histórico de las campañas de pescadores á las proporciones de una Compañía colonial y marítima que luego formó en Lagos para la explotación del río de Oro. Fué esa Compañía la primera en la historia vastísima de las compañías coloniales que siglos después formaron la Holanda y dieran á Inglaterra—están aún hoy dando—el proceso de la expansión de su incomparable dominio colonial. Consuela ver, señores, cómo, si no pudimos conservar el fruto de nuestros trabajos, supimos al menos enseñar á los extraños el arte de enriquecerse con nuestros despojos.

La Compañía de Lagos tenía una carta del Infante, á quien la Corona donara el señorío en las tierras y mares descubiertos. Nadie allí podía ir con navío armado sin permiso especial del donatario que tenía en el mar su dominio exclusivo, un coto, *mare clausum.*

Por la primera vez salía una verdadera flota. Eran seis carabelas armadas en guerra y con municiones para una larga estancia, y bajando la costa hasta el Cabo del Rescate, como dos años antes, ya el Cabo Blanco fuera remontado, exploraron completamente la bahía de Arguim, inscripta entre esos dos promontorios. Así se iniciaba la segunda época del descubrimiento de la costa occidental africana.

Repitiendo historias remotas, los portugueses, al penetrar en la región de los acenegues ó sudaneses occidentales, repetían también el antiguo tráfico fenicio de la caza de los esclavos en las costas bárbaras. La flota volvió á Lagos con un abundante cargamento de cautivos que, á caballo, en la playa algarvia, el Infante orgulloso vió desembarcar y repartir, mientras armaba caballero á Lanzarote, primera rama de la nobleza nueva, del comercio y de la aventura ultramarina.

El éxito de la expedición determinó pronto segundo viaje y mayor compañía. La flota que á los dos años salió, llevaba veintiséis carabelas; catorce de Lagos, once de Lisboa y una de la Madera, que ya contribuía también en los viajes australes.

Data de ahí el reconocimiento gradual de la costa hasta Guinea. Los navíos de la Compañía fueron hasta el Senegal; Diniz Días alcanza Cabo Verde; Cadamosto, en dos viajes sucesivos, reconoce la embocadura del Gambia y del Casamanca y descu-

bre el archipiélago de Cabo Verde; y la carabela maderense, de la Compañía de Lagos, al mando de Zarco, va desgarrada á parar á Gorea.

Transpuesta la zona etnográfica de los negroides, jolofos y mandingas, se penetraba de lleno en la Negricia, doblada como quedaba la gran protuberancia que el África hace en el Océano.

Avanzando siempre, la marcha de los portugueses se consolidaba conquistando; y á los perfiles del imperio nuevo, ya apuntados, conviene unir ahora la construcción de una fortaleza y la instalación de una factoría en Arguim, para explotar la exclusiva del comercio interior, concedido por el Infante á la Compañía de Lagos.

Y así termina, con la muerte de D. Enrique, el segundo período de los tres en que dividimos el derrotero portugués en el África occidental. Murió feliz el Infante, con la certeza de que algún día se doblaría el África, murió vengado del desastre cruel de Tánger, porque llevó de la mano al Rey, su sobrino, Alfonso V, á la conquista de Alcacer, prólogo de la toma de Arzilla y Tánger, que por un momento afirmaron en Marruecos el imperio portugués. Murió, por último, creyendo aún en la relación geográfica de los dos planos paralelos, de las navegaciones y de las conquistas marroquinas como derrotero de las Indias, pues no se desvaneciera aun la sombra de ese designio, ni se demostrara la imposibilidad de conservar las plazas del Norte africano.

Murió, y volviendo á la Corona el señorío de los descubrimientos, el Gobierno de Alfonso V, sin directamente querer heredar la misión, contrató el comercio de la Guinea, imponiendo como carga anual obligatoria el descubrimiento de 500 leguas de costa. Así los navíos del contratador siguieron por el Cabo de las Palmas, internándose en el Golfo de Guinea hasta el puerto de San Jorge de Mina; así prosiguen del Cabo Mesurado hasta el fondo de la bahía de Benim; así van más allá del Gabón hasta al delta del Ogovai y al Cabo de Santa Catalina; así descubren las islas del Golfo de Guinea: Annobom, Corisco, Príncipe, San Tomé y Fernando Póo, la que primero se llamó *Formosa*. Estaba, pues, transpuesto el Ecuador, al cabo de me-

dio siglo de viajes. Ya flotaba la bandera de las quinas en el hemisferio austral.

Y reparemos, señores, que si los navíos portugueses avanzaban en el descubrimiento, el arte de regir colonias engrandecíase paralelamente; pues donde quiera que erguíamos una señal de dominio, fundábamos una institución nueva y adecuada. El contrato del comercio de la Guinea incluye la cláusula de la reserva del marfil como estanco regio ó monopolio realengo, repitiendo lo que ya en la Madera sucedió con el azúcar.

Á los monopolios del azúcar y del marfil, sucedieron los de la malagueta, del *pau* brasil, que denominó un imperio, y de la pimienta, que fué la base de la ocupación portuguesa en la India.

Aflojado el impulso que en vida el infante D. Enrique imprimió á las navegaciones, el movimiento paró; se extinguió como lámpara á la que falta líquido. No se transpuso el Cabo de Santa Catalina. Y por doce años duró esta parálisis, hasta que subió al trono D. Juan II, ese á quien los Reyes Católicos llamaban por antonomasia *el hombre*. Se vió entonces renacer el pensamiento del Infante descubridor, purificado de sombras y errores. Por Marruecos jamás se llegaría á la India; el camino era el del mar; el viaje un derrotero largo como un vuelo de águila suelta en la amplitud de los cielos.

Así que subió al trono D. Juan II, mandó una expedición á la Mina para someter al Rey, construir una fortaleza, fundar una ciudad. Creando en Lisboa la Junta de matemáticos, hizo venir de Nuremberg al discípulo del Regiomontano, Martín Behaim, á quien ahora compete el papel antes desempeñado en Sagres por el mallorquino Jaime. Mandó, finalmente, Diego Cam, llevando consigo á Behaim, al descubrimiento del Cabo de África.

En ese viaje, transpuesto el Cabo de Santa Catalina, descubríase el río Zaire y recorríase la costa de Angola. Ahí Diego Cam volvió, habiendo visitado la corte del Congo, bautizado á su Rey y traído á Portugal indígenas, que quedaron en Lisboa para educarse en un convento.

Más tarde, cuando los neófitos regresaron, se instalaron las misiones del Congo y se ganó un reino para la Corona portuguesa. Ya estaba también ganado para la ley de Cristo y para el vasallaje el reino de Berum, cuyo Embajador en Lisboa anun-

ciaba á D. Juan II la existencia oriental de un poderoso Emperador de quien el suyo era vasallo.

¿Sería ese el Preste? Ya también más al Norte, la Senegambia estaba avasallada, y el Rey de los jolofos venía á Lisboa á pedir misioneros y protección. De tal modo el imperio portugués penetraba en el África central.

Y penetrando se armaba con dos instrumentos más: uno, el protectorado, sobre los príncipes indígenas; otro, las misiones católicas. Frailes y soldados arraigaban el imperio. Y al mismo tiempo colonizando las islas desiertas del Golfo de Guinea, se estableció en San Tomé el primer presidio de degradados.

Puede ahora decirse que, terminado el descubrimiento de la costa occidental de África hasta Angola, está concluída también la serie de las invenciones con que nosotros los portugueses mostramos al mundo entero el arte moderno de regir colonias. Y la prueba de que eran ciertos estos nuestros descubrimientos de instituciones, la tenemos en la fidelidad con que los tiempos posteriores y todos los pueblos que vinieron después aprendieron con nosotros la colonización con inmigrantes y con presidiarios, las misiones, los protectorados sobre los soberanos indígenas, los estancos ó monopolios regios, las factorías de comercio interior y las Compañías investidas en funciones soberanas. Si la honra de los portugueses es mucha, como descubridores de tierras, no es menos, y tal vez mayor aún, como inventores del régimen colonial moderno.

Consumado como está el descubrimiento de media África, no debemos olvidar, no obstante, señores, que esto no era el fin, sino simplemente el medio, el camino de las Indias doradas, para donde se alargaba también con ansia la adivinación de Colón. La acción de esta epopeya peninsular se precipita. Á sus misioneros del Congo, D. Juan II recomienda la exploración de la tierra en demanda del Preste. La idea de llegar allí por tierra, trasladada de Marruecos, pasó para Angola. Temiendo que, con el afán del descubrimiento, otros vengan á coger el fruto casi maduro de tantos años de trabajo, D. Juan II procedía como en eras remotas los cartagineses habían hecho á los romanos en los derroteros mediterráneos de la España.

Esparcía la mentira de la imposibilidad de los navíos re-

dondos poder ir á la costa de Mina, donde solamente podían navegar carabelas, que nadie tenía sino nosotros. Y para acreditar el ardid, ordenaba secretamente á los capitanes que hiciesen dar en la costa algunos de esos navíos redondos que, ya en mal estado, llevaban para eso de Portugal. Es que, principalmente, al saberse cómo los Reyes Católicos habían acogido las proposiciones de Colón, rechazadas en Portugal, debía haber un recelo tan grande, cuanto mayor era la esperanza de ver realizados los deseos de la nación entera.

Esta persistencia, señores, esta tenacidad de un pueblo en la realización de su designio, es nuestro mayor título de gloria. La fuerza portuguesa se nos presenta con el carácter de un elemento. Y si á esta constancia debe la civilización el descubrimiento de un mundo, la política debe al genio portugués los tipos de instituciones en que, por la explotación colonial, se puede decir que reposa, hace tres siglos, la riqueza entera de Europa.

IV.

No se diga, señores, porque es un error, ni qué fué de los designios comunicados á D. Juan II por Colón que produjo en el Rey la decisión de precipitar acontecimientos rápidamente inevitables desde que se llegara á Angola; ni se acuse tampoco al gran genovés de plagiaro de nuestros navegantes, y mucho menos de haber obtenido de cualquiera de ellos el secreto de su derrotero. El patriotismo nada gana deprimiendo á los grandes hombres que circunstancias, en este caso muy naturales, como veremos, apartaron de nuestro gremio: no gana el patriotismo y pierde mucho la humanidad.

Raras veces en el mundo se dió un caso tan lleno de lección como el viaje de Colón, en el que se ve, cuánto puede la audacia de un hombre, cuánto vale el fanatismo de una idea y cómo esa iluminación exalta y multiplica las fuerzas; viéndose al mismo tiempo cómo el espíritu humano procede engañosamente, por falsas vías, para, sin embargo, llegar siempre al des-

tino cierto. No me compete á mí decir quién fué Colón: me basta afirmar, de pasada, que se me figura, como portador electo de una idea, que todavía se le presentaba bajo la forma de un error.

Decir que la corazonada—consiéntaseme emplear esta palabra—que la corazonada de Colón era apenas un embuste para encubrir la maña de secretos alcanzados de los marineros portugueses, es, cuanto á mí, sustituir la historia por el enredo, y empequeñecer demasiado la estatura de los hombres.

La verdad es, señores, que las navegaciones occidentales de los portugueses habían parado en las Azores. Toda nuestra atención, toda nuestra ambición, todos nuestros esfuerzos y esperanzas estaban vueltos hacia el Sur.

Pero no se afirme tampoco, para exaltar la honra de Colón, que no carece de un pedestal hecho con el desprestigio ajeno: no se afirme de ningún modo que las expediciones de don Juan II, el viaje de Diego Cam y el de Bartolomé Díaz, con más la jornada oriental de Paiva (de que más adelante hablaremos), fueron determinados por los planes de Colón manifestados al Rey de Portugal, cuando en 1483 le ofreció ir por el Oeste á tomar puerto en las Indias.

Acabamos de ver, señores, cómo en el propio día en que se sentó en el trono, dos años antes de la propuesta de Colón, don Juan II dió impulso á la vieja empresa del infante D. Enrique; y cómo los hechos posteriores se ligan á los primeros actos, manifestando la prosecución firme de un plan asentado. De la expedición á la Mina, vino la de Diego Cam, y de ésta, ó antes de éstas, porque fueron dos sucesivas en 84 y 85, viene en 86 el gran viaje marítimo de Bartolomé Díaz y la jornada terrestre de Covilhan y Paiva á las tierras del Preste Juan, últimos momentos de esta historia que nos propusimos trazar y seguidamente contaremos. ¿Cómo se pretende, pues, cuando los hechos así denuncian un encadenamiento jamás interrumpido, que tales hechos proviniesen de aparecer la propuesta de Colón en los Consejos de D. Juan II?

No puede ser.

Ni Colón tenía en Portugal un lugar y un crédito que mereciese tamañas consecuencias. Adivínase el sinnúmero de pla-

nes de viajes que cada piloto, más ó menos obscuro, idearía en la mente en esa hora en que el vértigo del mar arrastraba á todas las imaginaciones y el deseo de los tesoros de la India despertaba todas las codicias. Supónese la cantidad de arbitrios que diariamente serían propuestos. Y si hoy se discute el plan de Colón, es porque la fortuna lo coronó; y si nos cuesta concebir un Colón perdido en la turba de los marineros que de todas partes venían á Lisboa á la aventura, es porque estamos viendo su imagen aureolada por la gloria inmensa del éxito.

El hecho, no obstante, es que Colón, á los treinta años, ya hombre hecho en el mar, vino á Portugal, como tantos, en busca de fortuna, arrastrado por los clamores que daban al mundo nuestras navegaciones y descubrimientos. Venía con él su hermano Bartolomé. Se embarcó en un viaje al Norte, haciendo, á lo que parece, otro ó más viajes á Guinea, y de cierto varios á las islas. En Lisboa se casó con la hija del genovés Perestrello, nacionalizado portugués como donatario de Puerto Santo, y naturalmente heredó de su suegro los documentos y cartas, así como los del marido de la otra hija, cuando éste murió. ¿Nació de tal herencia la idea de su viaje? Es posible, y hasta quizás probable.

En la isla de Puerto Santo, cuando allí fué con su suegro, nació su hijo Diego, el futuro Duque de Veragua. Puerto Santo, sin embargo, la capitanía de Perestrello, era y es apenas un arenal estéril. La familia vivía más que modestamente. Colón ganaba en la obscuridad la vida como cartógrafo y piloto. Lo pintan los biógrafos como un hombre concentrado, esquivo, sin sociedad, sin amigos y al mismo tiempo visionario, al punto de considerarle como charlatán. Así debía ser, porque son así generalmente los hombres consumidos por una idea.

Espíritu profético, lector asiduo de la *Imago mundi*, de Pedro Alliaco, oyendo á todos los hombres letrados, eclesiásticos ó seglares, latinos y griegos, judíos y moros, como por sí propio confiesa; Colón, que vivía de diseñar planisferios marítimos y, profundamente piadoso, esperaba la realización de los vaticinios de Isaías, confundía en el cerebro las iluminaciones místicas y las revelaciones nebulosas de la ciencia de su tiempo. Era felizmente un visionario, porque de su visión vino la América al mundo.

Calculaba erradamente, porque no era exacta la medición de la tierra, que yendo con rumbo del Oeste, por el paralelo de las Canarias, en cinco semanas de navegación directa vencería las mil leguas de distancia para la India, ó para Cipango de Marco Polo, el Japón antilla del continente oriental.

La distancia era de hecho doble, y las antillas eran las de la América Central en vez de Cipango. Entre lo que suponía hallar, y lo que de hecho descubría, había otro mundo.

Pero nada importa si por el camino de un error se llegó á la verdad. También nosotros íbamos penetrando en el mar en busca del Preste Juan, que era un sueño, y tras él, llegamos á la India. El mundo es así, hecho de ilusiones que insinuaron verdades.....

Fué en 1483, que Colón propuso su idea al Rey de Portugal.

Es muy arriesgado, señores, discutir actos de estos cuando se entiende que la razón relativa está del lado de aquellos que, condenados por el éxito, probaron no tener por sí la razón absoluta. Dícese, y tal vez con motivo, que la historia es la apología de los hechos consumados.

Pero ¿qué efecto debía producir en los hombres pensadores de Portugal la proposición de un iluminado, solo y obscuro, que terminantemente venía á afirmar ser un error el trabajo de tantas decenas de años, los esfuerzos de tanta gente, la esperanza constante de un tan dilatado período, la tradición ya arraigada en un pueblo entero? ¿Qué confianza merecería al portugués, cuya cualidad fundamental fué siempre la prudencia fuerte, el consejo de abandonar el rumbo de las costas africanas, para lanzarse de lleno en la vastedad perdida de los indefinidos mares occidentales? Dice Garibay, señores, que tomaron al proponente por un *italiano burlador*.

Y se comprende un tan deplorable engaño, cuando el propio Colón se engañaba por completo en la exactitud de sus miras. Pero D. Juan II, como hombre genial que era, sentía la atracción de la verdad. Mandó, pues, el rey examinar el plano una segunda vez, pero la Junta sentenció como la primera.

Y, me atrevo á afirmarlo, no podía sentenciar de otra forma; porque era necesario proceder por intuición, por corazonada, por azar, para en tal momento haber procedido con acierto.

El mundo, como la geografía del tiempo erradamente lo describía, era lo que aun podemos ver en el famoso globo de Behaim, en Nuremberg. Acababa con el Cypango de Marco Polo, esto es, en el Japón. Nadie sospechaba la existencia intermediaria de la América y del mar Pacífico; y tanto es así, que Colón, al volver, juzgó haber descubierto las Indias, y nadie pudo contestarle el error, quedando esas tierras nuevas con el nombre que aun hoy tienen de Indias occidentales.

Afligido é irritado como todo vidente, á quien los incrédulos desdeñan y repelen, Colón hizo como Scipión, despidiéndose de esta su patria adoptiva que se le mostró tan ingrata. Salió de Portugal, y no me compete á mí contar, como igual frialdad é incredulidad halló en Génova, en Venecia, en Francia, por donde quiera que exponía su idea, hasta que dos años después encontró en Madrid, en los Reyes Católicos, oídos abiertos para escuchar sus promesas y brazos fuertes para realizar sus designios. Por que, también aquí, señores, los consejos de la sabiduría se pronunciaron contra la teoría de los antípodas.

Pero la intuición de los soberanos venció la resistencia de los sabios; y Fernando é Isabel, para quienes D. Juan II era *el hombre* por excelencia, parece que, abrazando el plan de Colón, adivinaban el fundamento de la resistencia previdente del Rey de Portugal.

Colón partió, pues; se rasgaron los mares, se descubrió un mundo nuevo, enteramente ignoto; y es en honra y memoria de ese acto culminante de los hombres que hoy nos reunimos aquí preparando la fiesta de su conmemoración centenaria. Antes, sin embargo, de ser un hecho el descubrimiento de la América, tenemos aún que contar los últimos viajes portugueses.

V.

Así que los navíos de Diego Cam volvieron de su segundo viaje al Congo, se resolvió inmediatamente mandar una nueva expedición que al fin doblase el Cabo de Africa. Todo hacía

creer que estaría muy próximo. ¡Más allá quedaban las Indias! La impaciencia era enorme, tal vez hasta porque en ese propio año de 1486 se sabía que los Reyes de Castilla habían desposado la causa de Colón. Á pesar de la seguridad que da el saber, la confusión y la incertidumbre acerca de la verdad de las tierras eran tantas, que sin duda habría el recelo de ser precedido, mayormente en el espíritu del Rey, cuyas inclinaciones conocemos.

¡Sorprendente espectáculo éste, señores, de la porfía entre las dos naciones peninsulares, para saber cuál de ellas, engrandeciéndose, engrandecería el mundo con el descubrimiento de las regiones orientales! ¡Documento una vez más elocuente de cuanto, pulsando á un mismo compás, los dos pueblos fueron siempre hermanos en sus momentos afortunados! Esta competencia, esta rivalidad, si se quiere, estaba mostrando á Europa, espectadora pasiva, la armonía de nuestras ambiciones y la comunidad de nuestros destinos.

Bartolomé Díaz fué el comandante escogido para la expedición, cuyo programa era navegar para el Sur hasta doblar el África. En Agosto partieron de Lisboa. Ya los viajes no eran simples expediciones de cabotaje á lo largo de las costas, como antes. Los marineros portugueses se habían familiarizado con los mares de la Guinea, y los progresos de la náutica y de la construcción naval habían sido enormes en el medio siglo precedente. Era un viaje de gran navegación el que se empezaba.

La navegación corrió sin incidente ó novedad hasta el cabo Negro que doblaron, asestando el Padrón Santiago en el lugar de Serra Parda. Cinco grados después entraron en Angra de las Vueltas, que queda en la punta al Sur del río Orange. Aproximábanse, con efecto, al Cabo de África, y temiéndolo, corriéronse de ahí á lo largo. Trece días enteros llevaron el rumbo en línea recta al Sur. El frío era intenso, y para ver si aun había Africa vedándoles el camino, cuidando que la costa tal vez aun siguiese de Norte á Sur, viraron en ángulo recto poniendo rumbo al Este. Días sobre días pasaron sin que viesen tierra. ¿Se habría acabado el África? Otra vez cortaron en ángulo recto virando el rumbo al Norte. Así fueron á hacer tierra en

la Angra que llamaron de los Vaqueros. Sin saberlo habían doblado el Cabo, apartándose mucho de él, mar adentro.

Fueron subiendo entonces la costa oriental africana hasta el río del Infante, denominado por los ingleses *Great fish river*, porque las tierras extremas de África las perdimos, comprometiendo así el porvenir de nuestro dominio en esa parte del mundo desde que separamos las dos costas, permitiendo que los holandeses se enclavasen en las regiones templadas del Cabo.

Obligados á retroceder por los clamores de las tripulaciones, á la vuelta, navegando á la vista de tierra, depararon con el terrible promontorio que tantas decenas de años llevara á alcanzar, y al que llamaron de las Tormentas por los temporales miedosos que allí los asaltaron. ¡Enhorabuena! Traían la buena nueva de que el África, según todas las tradiciones, se podía doblar. Llegaban al fin de diez y ocho meses de un viaje penosísimo, y D. Juan II, viendo próxima la realización de sus ardientes deseos, hizo borrar el nombre del Cabo y cambiarlo por el de Buena Esperanza.

Era, con efecto, más que la esperanza de alcanzar la India; era la casi certeza de haberlo conseguido.

Mientras Bartolomé Díaz demandaba por mar el Cabo, don Juan II envía por tierra al Oriente dos viajantes en demanda del Preste Juan de las Indias: son Alfonso de Paiva y Pero da Covilhan. Simultáneamente el secreto de las Indías era buscado por el Norte, por el Sur y por el Oeste; por Paiva, por Bartolomé Díaz y por Colón; unos por mar, otros por tierra; uno á través de los continentes centrales del globo, otro á lo largo de sus costas australes africanas, otro, finalmente, largando el vuelo de sus alas llevadas por el viento de una idea profética á través del Océano que cortó con la rapidez fulminante del rayo.

¿Cómo es que, de tal forma ceñido en las vueltas de la voluntad humana, apretado cada vez más en un círculo retraído siempre, el secreto del mundo podía dejar de ser desvendado?

Casi por el mismo tiempo llegaban á Lisboa Bartolomé Díaz con la noticia de haber doblado el África, y las cartas de Covilhan asegurando que, por ese camino, de cierto se llegaba á la India.

Puede, pues, decirse, señores, que después de estos viajes

paralelos de Bartolomé Díaz y de Covilhan, el camino de la India estaba descubierto ocho años antes del gran viaje de Vasco de Gama. De tal modo se encerraba el primer período de las navegaciones portuguesas, y así termina el cuadro trazado á esta conferencia.

Cuando Colón aportó á Lisboa, de vuelta de la travesía atlántica, juzgando haber desembarcado en Cypango y descubierto el camino occidental de la India, teníamos nosotros ya la certeza de poseer el secreto del derrotero por el Sur. Todo el mundo ignoto, así atacado en sus dos fronteras extremas, había de pertenecer, pues, á ambas naciones peninsulares, entre las cuales se repartía. Es este hecho, único en la civilización, y que para siempre, en cuanto haya memoria de los hombres, nos dará el lugar eminente que ocupamos en la Historia; es este hecho, señores, el que determina la sentencia papal y el tratado de Tordesillas firmado entre los Reyes de Castilla y Portugal para el reparto del mundo, por el meridiano, de 370 leguas al Oeste de las islas de Cabo Verde.

Así termina la larga historia á cuyos orígenes obscuros asistimos, cuando, en las remotas épocas de la reconquista, á la voz del Obispo de Compostela, surge la primera alborada de la marina portuguesa en el recóndito Noroeste de nuestra Península. Confundidos entonces en la áspera pelea de la redención de la patria española, la Historia nos separó después en dos naciones diversas; pero la identidad de nuestras almas se muestra ahora espléndidamente cuando, en esta hora culminante, también nos encontramos concurrentes, y por tanto, socios, en la empresa magnífica de la redención de un mundo nuevo; nosotros, que asociadamente habíamos redimido la Península hispánica del yugo mauretano.

Colón descubre por el Oeste una frontera del mundo ignoto. Vasco de Gama descubre la otra por el Este. ¡Diríanse dos brazos de un solo cuerpo, estrechando toda la tierra! Y cuando falta aún reconocer lo que realmente existe por el interior de esas dos fronteras extremas de la India malabar y de la América atlántica, es un portugués, señores; es un portugués comandando navíos Castellanos; es Magalhaes quien fondea en el mar Pacífico, desvendando al fin el último secreto de la tierra y

dando la vuelta entera al globo. ¿Quiérese prueba más elocuente de que el éxito sublime y esta alianza que se decía fatídica, para demostrar la hermandad del alma y la unidad de acción heroica de las dos naciones peninsulares?

Terminando, no obstante, señores, y agradeciendo la atención dispensada á esta larga y fatigosa narración, séame lícito reivindicar para mi patria portuguesa la honra debida á los iniciadores. Fué en nuestra escuela que se educaron todos los marineros; todos, incluyendo al propio Colón, que dió las Américas á Castilla. Fué en nuestras instituciones coloniales que aprendieron todos los pueblos, todos, incluyendo la propia Inglaterra, que del saqueo de nuestro imperio común hizo el cimiento de su fortuna.

He dicho.

Los pedidos, á los Sres. Sáez de Jubera Hermanos, Campomanes, 10.